

HET INVOEGEN OP AUTOSNELWEGEN

Een reactie op verzoek van de redactie Autokampioen

Artikel Autokampioen 73 (1981) 3 (16-22 januari): 121

R-80-47

Voorburg, 1980

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

De vraag of automobilisten op de rijbaan van een autosnelweg op de één of andere wijze een helpende hand moeten bieden aan automobilisten die moeite hebben op die rijbaan in te voegen, is, algemeen gesteld, een vraag over gedrag dat ingaat tegen een voor-rangsregeling. Er zijn verschillende soorten verkeerssituaties waarin weggebruikers tegen voor-rangsregelingen ingaan met goede bedoelingen. Waar dit gebeurt bij invoegen, kan dus niet worden gesproken over een absoluut uitzonderlijke situatie. Dát het gebeurt bij invoegen vindt zijn oorzaak in de moeilijkheidsgraad van de invoegmanoeuvre.

In het algemeen heeft de invoegende automobilist een lagere snelheid dan de verkeersstroom op de hoofdrijbaan, terwijl het invoegen gemakkelijker gaat bij een hogere snelheid. Bovendien moet de invoegende automobilist vaak ernstig rekening houden met voorrijdend en achteropkomend verkeer op dezelfde invoegstrook. Duidelijk is dat de automobilist die moet invoegen een veel moeilijker taak heeft dan de automobilist op de hoofdrijbaan.

De moeilijkheidsgraad van het invoegen is zowel afhankelijk van de verkeersomstandigheden als van de vormgeving van de weg.

De verkeersomstandigheden zijn extra moeilijk bij een lage verkeersintensiteit op de hoofdrijbaan, want dan liggen de snelheden hoger, en bij een hoge verkeersintensiteit, want dan is de ruimte tussen de auto's op de hoofdrijbaan geringer. In de dagelijkse praktijk ziet men dan ook dat vele invoegende automobilisten in lastige situaties het "er maar op wagen" als ze niet geholpen worden door de automobilisten op de hoofdrijbaan. Afremmen op de invoegstrook schept immers ook gevaarlijke situaties. De ruimte om de invoegmanoeuvre uit te voeren is nog veel beperkter, terwijl na afremmen een veel grotere ruimte nodig is. Bovendien kunnen bij afremmen conflicten met achteropkomend verkeer op de invoegstrook ontstaan.

De automobilist op de hoofdrijbaan kan de invoegende automobilist behulpzaam zijn door naar de linker-rijstrook uit te wijken of door zijn snelheid aan te passen. Bij een uitwijkmanoeuvre moet men zich er uiteraard van vergewissen dat de mogelijkheid daartoe bestaat. Een invoegende automobilist kan er ook niet van uitgaan

dat men wel opzij zal gaan. De andere manier, aanpassen van de snelheid door de automobilist op de hoofdrijbaan, moet op tijd gebeuren, zodat dit als een duidelijke wenk overkomt en geen gevaar oplevert voor achteropkomend verkeer op de hoofdrijbaan.

Wat de vormgeving van de weg betreft geeft het invoegen op autosnelwegen de minste problemen als de invoegstrook overgaat in een vluchtstrook. De invoegende automobilist mag dan doorrijden op de vluchtstrook als deze nog niet in staat is geweest in te voegen. Automobilisten op de hoofdrijbaan behoeven dan geen behulpzame manoeuvres uit te voeren. Maar deze ideale situatie doet zich niet overal voor op het autosnelwegennet. Bij bruggen bijvoorbeeld wordt de invoegstrook meestal niet gevolgd door een vluchtstrook en kan de invoegstrook bovendien nog korter zijn dan elders. De ruimte om de invoegmanoeuvre uit te voeren kan dan gevaarlijk klein zijn. Wellicht kan de invoegende automobilist reeds op een punt vóórdat de invoegstrook de hoofdrijbaan snijdt, een goed overzicht krijgen van de invoegmogelijkheden, zodat hij/zij de manoeuvre eerder kan inzetten. Dit is afhankelijk van de hoek waarmee de invoegstrook de hoofdrijbaan snijdt, van verticale verschillen tussen invoegstrook en hoofdrijbaan en van de aanwezigheid van zichtbelemmerende obstakels. De kans op problemen blijft ook dan meestal groot. Om te bevorderen dat de automobilisten op de invoegstrook en op de hoofdrijbaan weten welke moeilijkheden het invoegen bij een bepaald wegontwerp oplevert is informatie nodig, zodat zij op elkaars gedrag kunnen inspelen.

Er is thans een bord in gebruik op plaatsen waar een vluchtstrook op autosnelwegen eindigt. Dit kan kort na een vluchtstrook zijn. Deze borden staan echter bij of niet ver van het punt waar de vluchtstrook eindigt en daarom komt de informatie te laat.

Het is nodig te onderzoeken hoe de informatievoorziening verbeterd kan worden voor zowel de invoegende automobilist als de automobilist op de hoofdrijbaan van autosnelwegen. Nu wordt er te weinig rekening gehouden met de problemen van het invoegen. Wellicht verdient het aanbeveling in situaties waar de invoegruijnte beperkt is, het verkeer op de hoofdrijbaan dwingend naar de linkerrijstrook te dirigeren en snelheidslimieten in te stellen. Zo'n rege-

ling zou in elk geval afhankelijk moeten zijn van de verkeersintensiteiten. Bedacht moet worden dat met een hogere snelheid invoegen gemakkelijker is dan met een lagere snelheid. Uiteindelijk zullen enkele categorieën van invoegsituaties moeten ontstaan die voor alle betrokken automobilisten duidelijk herkenbaar zijn, zodat zij hun gedrag daarop op uniforme wijze kunnen aanpassen.